ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 2. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 16 stycznia 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 114

Ruch węzła przymorskiego Wisły (Einlage) w r. 1925.

(Dokończenie).

Jak rozwijała się żegluga wiślana wewnętrzna przez szluzę Einlage w r. 1925 w poszczególnych kierunkach w porównaniu do roku poprzedniego i do r. 1912?

Statystyka szluzy Einlage wykazuje, iż przeszło statków z Żywej Wisły na Martwą

w latach	1925	1924	1912
Z Polski	63%	63%	71%
Z Wolnego Miasta	24%	21%	12%
Z Prus Ws. i Litwy	13%	16%	17%

Przy przejściu z Martwej Wisły na Żywą odsetek tonażu w poszczególnych kierunkach mało się różnił od liczb powyższych.

Rozdział ten ruchu w poszczególnych kierunkach w latach 1925, 1924 i 1912 wskazuje na to, że:

1) Ruch między całą Polską a portem Gdańskim drogą wodną nie dorównywa jeszcze jego względnemu znaczeniu przedwojennemu kiedy stanowi on przeszło 71 proc. całkowitego ruchu szluzy Einlage.

2) Ruch wodny z prawobrzeżnemi Żuławami Wolnego Miasta w stosunku do r. 1924 wzrósł o 14 proc., w stosunku zaś do r. 1912 nawet o 100 proc. Świadczy to o niezwykłem ożywieniu ruchu wodnego na terenie Wolnego Miasta, które mimo narzekań tendencyjnych prasy gdańskiej świadczyć może tylko o rozwoju gospodarczym Gdańska od czasu włączenia go do obszaru celnego Rzeczypospolitej.

3) Ruch wewnętrzno-wodny do Prus Wschodnich i Litwy nieznacznie zmalał. Czy zjawisko to zmalenia ruchu w tym kierunku jest stałe, pokażą lata najbliższe, w obecnych jednak warunkach, wobec wojny celnej z Niemcami i nieuregulowanych stosunkach z Litwą zjawisko to jest aż nadto usprawiedliwione.

Do jakich obwodów w granicach Rzeczypospolitej żegluga statków przechodzących przez szluzę Einlage była najwięcej rozpowszechniona.

W pierwszym rzędzie do obwodu Bydgoszczy, Chełmna i Grudziądza, następnie zaś na kanał bydgoski i Noteć. Na trzeciem miejscu stoi w r. 1925 Warszawa, na czwartem obwód Włocławka i Płocka. Nieznaczne liczby wykazują: obwód tczewski i miejscowości na Wiśle powyżej Warszawy. Nie było natomiast jeszcze żadnego ruchu łączącego port gdański z dorzeczami Narwi i środkowego Niemna, Bugu i Prypeci. Dotyczy to oczywiście tylko ruchu berlinek a nie tratew, których ruch z tej strony, chociaż niezbyt ożywiony się odbywa.

Statystyka statków silnikowych i bezsilnikowych w poszczególnych kierunkach.

Statystyka szluzy pozwala obliczyć jaki jest odsetek silnikowców w tonażu statków udających się w poszczególnych kierunkach t. zn.: do i z Polski, do przystani wolnomiejskich i do lub z Prus Wsch. i Litwy.

Otóż w ruchu polskim silnikowce wynoszą 7,3 proc. całkowitego tonażu udającego się w tym kierunku. W ruchu wolnomiejskim stanowią one 75 proc., w ruchu zaś zagranicznym — ku wschodowi i z powrotem — 25 proc. Potwierdzą to wywody pierwszej części tego artykułu: komunikacja wiślana z całą Rzecząpospolitą ma charakter komunikacji towarowej rzecznej, na wzgl. płytkiej rzece o dość szybkim prądzie. Taka komunikacja odbywa się wyłącznie holowanemi berlinkami, lub nawet berlinkami udającemi się z prądem. Komunikacja wolnomiejska ma przeważnie charakter komunikacji podmiejskiej, gdzie przeważają parowce osobowe. Ruch z Prusami Wsch. i Litwą ma charakter żeglugi „zalewów" gdzie na niezbyt głębokich, lecz stojących wodach uprawiają żeglugę towarową i osobową parowce śrubowe, oraz towarową niewielkie berlinki i żaglowce. JKT.

Akcja organizacyjna t-wa zach.-polsk. Żeglugi Morskiej.

Wydział przem.-handl. magistratu toruńskiego komunikuje:

Jednym z podstawowych warunków uniezależnienia się Rzeczypospolitej

pod względem ekonomicznym i rozwoju ekspansji gospodarczej jest własny dostęp do morza i liczna flota handlowa. Port morski jest w budowie. Zachodzi paląca potrzeba organizacji floty handlowej. W zrozumieniu tego zagadnienia przez czynniki gospodarczo-społeczne powstały pod protektoratem wojewodów trzech zachodnich województw i warszawskiego, komitety organizacyjne polskiej floty handlowej wraz z wydziałem wykonawczym w Poznaniu, który obecnie, przybrawszy charakter komitetu założycielskiego zachodnio polskiej Żeglugi Morskiej Ski. Akc. w Poznaniu, rozpoczyna pracę nad powołaniem do życia tej Spółki, zwracając się z prośbą o zadeklarowanie udziałów.

Ponieważ chodzi tu o rzecz niezwykle dla państwa doniosłą, zwraca się komitet założycielski zachodnio polskiej Żeglugi Morskiej z prośbą o poparcie akcji powstającej Spółki przez deklarowanie udziałów.

Jeden udział wynosi 200 zł. Akcje emitowane będą po kursie 220 zł za każde dwieście złotych akcji.

Wszelkich wyjaśnień i formularzy deklaracji jak również projekty statutu Spółki Akcyjnej udziela komitet założycielski zachodnio-polskiej Żeglugi Morskiej Sp. Akc. w Poznaniu ul. Fredry 7.

Wyjaśnienie o naszej marynarce wojennej.

W ostatnim czasie część prasy krajowej gwałtownie atakowała naszą marynarkę wojenną.

Oto odpowiedź w tej sprawie szefa kierownictwa Mar. Wojennej, komandora Swirskiego:

1) Zamówienia łodzi podwodnych jeszcze nie zrobiono. Natomiast zrobiono zamówienia na basen dla łodzi podwodnych, który jest już w robocie oraz przygotowano studja wstępne do budowy innych urządzeń portowych w Gdyni dla podwodnych łodzi i nadwodnych okrętów. Oczywiście, że urządzenia te muszą być i będą gotowe przed przybyciem do kraju nowych okrętów.

2) Faktyczne pobory marynarzy w Gdańsku, jak zresztą i innych wojskowych oraz urzędników cywilnych ministerjów, są znacznie wyższe niż w kraju — Ministerstwo Spraw Wojskowych jest w tej chwili zajęte kwestją zmniejszenia tych poborów.

3) Oficerów marynarki mamy 234, z tych 188 należących do marynarki, a 46 przykomenderowanych z wojska lądowego. Podoficerów zawodowych mamy 369 nie 600. Urzędników mamy 109, a nie 160. Legenda o licznych admirałach powinna być już rozwiana. W Marynarce Wojennej jest tylko 1 kontr-admirał, zawieszony zresztą w czynnościach. Na czele Marynarki Wojennej stoi komandor, Dowódca floty morskiej jest komandor-porucznik (podpułkownik).

Komandorów (pułkowników) jest w całej Marynarce 5, oraz jeden pułkownik-lekarz (tj. łącznie z flotylą rzeczną, szkołami, Kierownictwem Marynarki etc.)

Istnieje wprawdzie jeszcze 5 admirałów, lecz ci są albo emerytowani, albo w stanie nieczynnym, albo wreszcie służą w instytucjach wojskowych i cywilnych, nie mających nic wspólnego z Marynarką Wojenną.

W Marynarce Wojennej nie było jeszcze nigdy awansów.

4) Na Marynarkę Wojenną wydano w roku 1925 nie 30 miljonów, lecz 10 milj. 700,000 złotych.

Z prasy.

Ostatni nr. czasopisma „Morza" z r. 1925, — zeszyt grudniowy zawiera treść następującą:

Eustachy Czekalski. Straż nad polskiem morzem (nowela). Wiersze Franciszka Sędzickiego i Jana Lemańskiego. — Zapomniany żeglarz polski — Jana Rogowskiego. J. B. Rychliński Broadway w nocy (nowela). Morze i Wisła w przysłowiach — Emilji Sukertowej. Pierwsza promocja oficerów floty wojennej w Polsce. Znaczenie własnych portów dla rozwoju handlu zamorskiego. — Ekploatacja portu Gdynia — T. Steckiego. Pięciolecie Szkoły Morskiej w Tczewie A. M. Locarno a nasze granice zachodnie — inż. St. Łęgowskiego. Z literatury — kr. Kronika — Borejki. Regulamin służby yachtu żaglowego „Witeź". Dział oficjalny L. M. i R.

Cennem dopełnieniem numeru jest spis rzeczy z r. 1924 i 1925.

Jak widać ostatni zeszyt „Morza" z roku ubiegłego przedstawia się bardzo ciekawie. Niezawodnie w r. 1926 „Morze" będzie również interesujące jak dotychczas. Przy tej sposobności jeszcze raz zwracamy uwagę na porozumienie dla wygody naszych Szanownych Czytelników na mocy którego z obu administracyj: „Żeglarza Polskiego" i „Morza" można abonować oba pisma razem ze znaczną zniżką.

Ska" w Warszawie w sprawie budowy magazynu portowego dla różnych towarów (cukier, tytoń itd.). Magazyn ma być 100 m. długi, 4,45 szeroki i 6 wysoki, zbudowany z blachy falistej, a wzniesiony zostanie w połowie czerwca. Możność przechowywania towarów, ulegających łatwo wpływom atmosferycznym, znakomicie podniesie wartość portu.

Zamówienia dalszych kranów przez Radę Portu w Gdańsku.

Z 6 kranów 6-tonowych rozpisanych przez Radę Portu w październiku na podstawie decyzji prezydenta R. Portu zamówione będą: 2 krany pełnoportalowe dla północnej strony Wolnego Portu na Stoczni Gdańskiej i u firmy Flohr w Berlinie, 4 krany półportalowe dla strony południowej Wolnego Portu u fabryki maszyn i wagonów Zieleniewskiego w Krakowie i firmy Nagel i Kemp w Hamburgu.

Rada Portu rozpisała przetarg na dostawę 6 kranów pełnoportalowych 7 ton nośności z chwytaczami dla węgla, rudy i fosfatu dla nowobudującego się nabrzeża przy dworcu wiślanym. Dźwigi mają być tego samego rodzaju co nowe krany w Wolnym Porcie, tylko portal obejmować ma 3 tory kolejowe. Nowe nabrzeże dworca wiślanego, które służyć ma do przeładunku towarów masowych, ma być wykończone do lata.

Zahamowanie naszego eksportu węgla drogą morską.

W ostatnich czasach do Ministerstwa Kolei szereg instytucji eksportowych w Polsce zgłosił reklamacje z powodu utrudnień przeładunkowych, jakie powstały w porcie gdańskim. Wobec tego Ministerstwo Kolei wyjaśnia, iż przyczyną tych utrudnień w pierwszym rzędzie jest niedostateczność urządzeń przeładunkowych tak pod względem ilości, jak i sprawności. Port gdański nie jest przystosowany do transportowania takiej ilości węgla, jaką dysponuje Polska. Maksymalną wydajność przeładunkową portu gdańskiego i Gdyni osiągnięto w listopadzie w ilości 180 tys. ton. W grudniu jednak wobec okresu świątecznego dyrekcja gdańska w porozumieniu z Radą Portu ustanowiła ilość przewozu węgla 145 tys. ton wobec 225 tys. ton zgłoszonych do eksportu. Różnica 80 tys. ton nie mogła być przewieziona w grudniu przy najlepszych nawet warunkach pracy.

Stan lodów na Bałtyku.

Przy obecnych mrozach na skutek oziębienia wód powierzchownych, tworzenie się kry i powłoki lodowej przyjęło większe rozmiary. Przy wejściu do zatoki Ryskiej (Cerel) i na zachodnim brzegu Ozylji lekki lód, trudności dla słabych parowców. Koło Dagerortu strefy kry. Przy wyspie Nargen i na redzie rewelskiej stały lód. Żegluga przy pomocy łamaczy lodów. Dalej ku wschodowi żegluga na ogół zamknięta, jednak do Leningradu wielkie łamacze

Kronika portowa.

Poświęcenie lokalu „Sarmacji" w Gdańsku. Towarzystwo założy również ekspozyturę w Gdyni.

9 stycznia odbyło się poświęcenie nowych pomieszczeń T-wa żegl. morsk. „Sarmacja" w Gdańsku, przy Schäferei 18. Prócz tego, jak dowiadujemy się z głównego zarządu towarzystwa w Warszawie, „Sarmacja" zamierza w najbliższym czasie otworzyć swą ekspozyturę w Gdyni.

Nowy magazyn.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu podpisało umowę z firmą „Rudzki i

lodów prowadzą pojedyncze statki na przestrzeni 140 mil morskich.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w grudniu.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w miesiącu grudniu mimo licznych świat przewyższył znacznie liczby dla tego miesiąca kiedykolwiek notowane oraz liczby najwyższe wszystkich pojedyńczych miesięcy roku i wszystkich lat poprzednich. Osiągnięto więc absolutny rekord miesięczny, oraz rekord półroczny, gdyż w ostatnim półroczu łączny tonaż statków na wyjściu osiągnął 1,110,283 ton, podczas gdy przez cały rok poprzedni wyniósł 1,648,023 ton rej. netto. Wynika stąd jasno, jaki wpływ wywarła na ruch portowy Gdańska wojna celna z Niemcami i związany z nią wzmożony eksport drogą morską węgla i zboża.

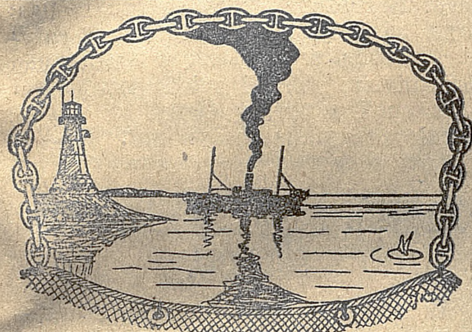
Zawinęło w grudniu 379 statków o łącznej ładowności 221,380 ton rej. netto, w tej liczbie z ładunkiem 143 parowce (88,283 t.), 2 lichtugi morskie (1723 t.). Pod balastem i próżnych zawinęło 190 parowców (113,500 t.), 25 lichtug morskich (14,398 t.). Jako do portu ukrycia zawinęło 19 parowców (3476).

Odpłynęło w grudniu 378 statków o łącznej ładowności 220,579 ton rej. netto. W tej liczbie były z ładunkiem 283 parowce (173,914 t.), 31 lichtug (18,365 t.). Pod balastem i próżnych 47 parowców (25,349 t.). Jako z portu ukrycia 16 parowców (2,884 t.), 1 żaglowiec (67 t.).

Jak widać, zima tegoroczna wcale się nie odbiła na ruchu lichtug morskich. Lodów nie było, burze zaś szkodziły lichtugom holowanym mniej niż małym parowcom i żaglowcom, gdyż jak widać ze statystyki, żadna lichtuga nie korzystała z Gdańska jako z portu ukrycia.

Co do częstości bander, tonaż statków, które zawinęły w grudniu przedstawiał się jak następuje: polskich statków 5 z 2,059 ton, gdańskich 14 z 6,271 ton, duńskich 52 z 36,344ton, angielskich 23 z 23,922 t., szweckich 67 z 40,603 t., niemieckich 180 z 83,026 t., norweskich 15 z 13,467 t., francuskich 6 z 5,500 t., łotewskich 6 z 4,514 t., holenderskich 4 z 3,075 t., fińskich 3 z 548 t., litewskich 2 z 874 t., islandzkich 1 z 175 t., włoski 1 z 1,002 t.

Znaczne zwiększenie tonażu statków niemieckich policzyć należy na karb ich wyjątkowo licznego zatrudnienia w naszym eksporcie.



Nadesłane.

(Za dział ten redakcja przyjmuje tylko odpowiedzialność prasowo-prawną).

A jednak kwestja zdobycia środków na Flotę Handlową może być rozwiązana!

W zeszycie 48 organu Ministerstwa Przemysłu i Handlu „Przemysł i Handel nazwanym „Zeszytem Morskim" znajdujemy cały szereg artykułów napisanych przez ludzi bliskich Ministerstwu, omawiających morskie zagadnienie Polski.

Na czele czytamy artykuł ówczesnego ministra p. Czesława Klarnera, który pierwszy z ministrów Przemysłu i Handlu ujął realnie zagadnienia spraw morskich i który z właściwą sobie jasnością wskazuje, cośmy zrobili już dla morza polskiego i co najważniejszego pozostaje do zrobienia. Między innemi twierdzi. że o dorobek nasz jest znany pod względem portu własnego, o tyle jest on zupełnie mizerny co do stworzenia własnej żeglugi handlowej. „Bez tego, powiada, te duże kapitały, które już są, względnie będą inwestowane w urządzeniu portu w Gdyni, nie będą nigdy właściwie wykorzystane a interes publiczny Państwa ze względu na niewyzyskanie polskiego morza, nie zostanie dostatecznie załatwiony."

W następnym artykule p. G. Chrzanowski, dyrektor Departamentu Marynarki Handlowej, tegoż Min., dowodzi to samo i udowadnia że Handlowa Marynarka Polska nie może ani zawiązać się ani istnieć bez stałego udziału skarbu Państwa. Dla tego przytacza cyfrowe dane według których tak wielkie morskie państwa jak i najmniejsze udzielają znacznych subwencyj swoim flotom handlowym. I tak czytamy: Anglja asygnuje w 1924 r. przeszło 7 mil. Ł., Stany Zjednoczone 42 milj. dolarów, Francja 27 mil. fr., mała Finlandja w 1925 r. 1,7 mil. m., Estonja w 1925 r. asygnuje 200 mil. m. est. na budowę i zakup statków, a Łotwa w 1925 r. na budowę portów i okrętów — 24 mil. łat.

Polska jedna tylko nic nie asygnowała, gdyż trudno przyznać te 200,000 zł, które nasz skarb wyznaczył jako subsydja i które w r. b. nie zostały wykorzystane. Coprawda autor wskazuje nam na tworzące się T-wo Polskiej Żeglugi Morskiej, ale ono tworzy się jakoś zbyt ospale, gdyż choć mając już dawno zatwierdzony statut spółki, dopiero 1 stycznia 1927 r. zacznie stawiać pierwsze swoje kroki. Dalej informuje nas autor, że twórcą tego Towarzystwa jest Bank Gospodarstwa Krajowego, który toczy narady ze sferami państwowemi i szerokiemi kołami gospodarczemi. Rozchodzi się tu tylko o to, że T-wo Polskiej Żeglugi Morskiej, dla swej imprezy potrzebując zabezpieczenie, najzupełniej słusznie stawia żądanie asygnowania mu po 1 mil. zł rocznie, na pierwszy 10-letni okres swego istnienia, przez państwo.

Ale czyż przy takim katastrofalnym stanie skarbu, państwo będzie mogło przeprowadzić tego rodzaju asygnowania! A przecież do takich subwencyj będą miały prawo, według uchwały sejmowej z dn. 29 maja r. b., i inne nowopowstające towarzystwa żeglugowe. Wytwarza się więc nadzwyczaj ciężki stan dla naszej polityki morskiej.

Trzeba więc znaleść sposób rozwiązania tego problematu, nie obciążając budżetu Państwa, inaczej nasz eksport stale będzie zwiększać dochody przewozowe obcej żeglugi z uszczerbkiem dla nas samych.

Otóż taki sposób przedstawiamy poniżej: Rozumiemy tutaj ofiarność społeczną, która reglamentowana przez Sejm jako podatek, nie obciążający obywatela zbytnim wydatkiem osiągnie cel. Podatek projektujemy w kwocie nie większej jak 5 groszy od następujących pozycji: od biletów pasażerskich kolei normalnotorowych i wąskotorowych, kwitów bagażowych i dokumentów przewozowych (frachtowych), od biletów widowiskowych, od wszelkiego rodzaju kwitów wydanych na pocztach i od telegramów. Cena każdego z wyżej wskazanych przedmiotów powinna być powiększona o 5 gr., bez względu na wartość tego biletu. Podatek uchwala się jako tymczasowy na lat 5—10 i sumy jego nie mogą być użyte na żaden inny cel oprócz inwestycyj i popierania floty handlowej w różnych jej kombinacjach.

Tego rodzaju podatek może być uchwalony w tych wypadkach tylko kiedy budżet państwowy nie jest w stanie pokryć jakiegoś wydatku i kiedy przez to państwu zagraża strata finansowa i moralna, jak to ma miejsce w danym wypadku. Tracimy 20—30 mil. z. na opłaty przewozowe obcym okrętom i tracimy je bezpowrotnie i tem więcej czem nasz port będzie w stanie więcej ładunku przepuścić.

Projekt nasz w cyfrach przedstawia się następująco:

(cyfry wzięte z rocznika statystyki Rz. Polskiej za 1924 r.)

a) Biletów wydały koleje w 1924 r.	209,732,000
b) Kwitów pocztowych wydano:	33,180,000
za listy polecone	31,380,000
za listy wartościowe	1,222,000
za przekazy	7,732,000
za przesyłki	9,070,000
c) za telegramy	29,917,000
Razem:	289,053,000

289 mil. x 5 gr. otrzymamy **14,450,000 złotych.**

Nie mając pod ręką statystyki biletów widowiskowych w Polsce, nie mogę narazie przedstawić ogólnej ich sumy w ostatnim roku. Przypuszczam, że otrzymana z tych pozycyj kwota wyniesie jeszcze jakie 5 mil. zł, razem więc uzyskamy jake 20 mil. złotych.

Z tej sumy Rząd już nie tylko może dawać subsydja T-wom żeglugowym morskim, ale nawet może subwencjować T-wa, które zechce budować stocznię w Gdyni.

Inż. Zyg. Łokuciejewski.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

LITWA.

Ruch portu Kłajpedy w grudniu 1925. W grudniu 1925 zawinęło do Kłajpedy 45 statków o łącznej ładowności 22,634 ton netto. Jestto o 6 statków mniej i o 2,910 ton więcej niż w listopadzie. W tem był 1 polski, 1 gdański, 1 estoński, 1 holenderski, 2 łotewskie, po 3 duńskie, szweckie i angielskie i 30 niemieckch statków, 6 statków przywiozło węgiel z Gdyni i Rotterdamu.

Na wyjściu było 39 statków o ł. ładowności 17,245 ton netto, 12 parowców wywiozło celulozę i skóry, 2 len, 3 siemię lniane, 7 parowców próżnych opuściło port.

Ograniczenie przymusu pilotowego w Kłajpedzie. W Kłajpedzie zniesiono przymus pilotowy. 1 dla statków o zagłębieniu mniejszem niż 4 metry, 2. dla statków, które regularnie lub często zawijają do portu. Te ostatnie muszą jednak mieć pozwolenie władz portowych dla wjazdu bez pilota.

ESTONJA.

Obecny stan estońskiej floty handlowej. Według urzędowego spisu estońska flota handlowa dnia 1 grudnia 1925 składała się z 491 statków i lichtug morskich o łącznej pojemności 68,536 ton rej. brutto (licząc tylko statki o pojemności większej niż 19 ton). W liczbie tej są 73 parowce (31,210 t.), 43 motorowce i żaglowce z motorem (5,978 t.), 324 żaglowce (23,637 t.) i 51 lichtug (7,800 t.).

W porównaniu z 1 stycznia 1925 r. tonaż wzrósł: o 1558 ton rej. brutto, przyczem liczba parowców zmniejszyła się o 2, a liczba reszty statków wzrosła o 21.

FINLANDJA.

Projekt połączenia Wiborga z jeziorem Ładoga poza Newą. Fińskie koła gospodarcze projektują kanał między jeziorem ładoskiem a zatoką fińską. Równocześnie port Wiborg ma doznać szerokiej rozbudowy.

S. S. S. R.

Pierwsze statki cysternowe rosyjskiej budowy. Na stoczni w Nikołajewie rozpoczęto budowę wielkiego statku cysternowego dla syndykatu sprzedaży nafty. Koszta budowy obliczono na 3 miljony rubl. Inne dwa statki cysternowe mają być znacznie posunięte w budowie w Leningradzie. Statki te będą miały pojemność po 6000 ton.

Posiadanie własnych statków cysternowych morskich ma bardzo wielkie znaczenie. W ostatnich czasach Francja również uzupełnia swe braki w tym względzie.

Ruch portu Murmańska. Porty Białego Morza zamarzają na 8 mies., jednak port Murmańsk nad oceanem Lodowatym jest otwarty dla żeglugi przez cały rok, dzięki odgałęzieniu wschodniemu prądu Zatokowego. Według sprawozdania sowieckiego za czas od 1. 10. 1924 do 1. 10. 1925 wwieziono 194,000 ton towarów, wywieziono zaś zaledwie 19,000. Sowiety tłómaczą tak znaczną przewagę importu nad eksportem przez Murmańsk tem, że eksport odbywa się wyłącznie latem przez porty morza Białego. Te porty wywożą przedewszystkiem drzewo i smołę (drzewo spławia się rzekami). Murmańsk posiada jedynie linję kolejową, kosztowną w eksploatacji i dlatego przeważnie wwozi droższe towary zagraniczne, kalkulując się w przewozie koleją. Są to: bawełna amerykańska i śledzie norweskie w pierwszym rzędzie.

BELGJA.

Przeniesienie pilotów antwerpijskich do Zeebrügge. W związku z odrzuceniem projektu wspólnej służby pilotów morskich i rzecznych na dostępach do portu Antwerpji powstał wniosek o przeniesienie głównej stacji dla łodzi pilotowych antwerpijskich do Zeebrügge. Wniosek oczekuje ministerjalnego zatwierdzenia.

Ruch portu Antwerpji w r. 1925. W grudniu r. 1925 zawinęły do portu 843 statki morskie o łącznej ładowności 1,799,118 ton netto (w tem 9 żaglowców o ł. ładowności 4259 ton).

W grudniu 1924 cyfry te przedstawiały się następująco: 861 statków o łącznej ładowności 1,808,507 ton (w tem 8 żaglowców o ł. ładowności 4385 ton). W r. 1925 zniżka ruchu wynosiła 18 statków i 895,691 ton.

Za rok 1925 zanotować wypada wzrost ruchu w stosunku do 1924 o 895,691 ton, w stosunku do r. 1913 o 6 miljonów ton.

W r. 1925 według bander statki przedstawiały się następująco: angielskich 4249, niemieckich 1439, belgijskich 866, francuskich 750, holenderskich 595, norweskich 591, szweckich 421, duńskich 342, amerykańskich 164, japońskich 103, innych mniej niż po sto. Ogółem w r. 1925 zawinęło do Antwerpji 9971 statków o łącznej ładowności 20,201,598 ton. (W r. 1913 14,146,819 ton).

Według statystyki porównawczej wielkich portów w r. 1924 ogłoszonej przez „Department of Commerce" w Waszyngtonie, która zestawia całkowitą liczbę tonażu na wejściu i wyjściu w tonach rej. netto, New-York ma 37,3 milj., Hong-Kong 35,7 milj., Antwerpja 31,3, Hamburg 30,9 milj., Londyn 29,6 milj., Liverpool 24,7 milj., Szanghaj 24,7 milj., Rotterdam 22,4 milj., Kobe 22 milj., Singapore 20,5 milj.

Z tych cyfr wynikałoby, że Antwerpja jest 3 portem świata, a pierwszym Europy. Nowe roboty koło powiększenia portu mają potroić jego sprawność.

FRANCJA.

Intensywna rozbudowa portu rzecznego w Strassburgu. Dwa francuskie towarzystwa i jedno franko-szwajcarskie rozbudowują energicznie port rzeczny w Strassburgu. W szczególności budują się liczne urządzenia przeładunkowe z kolei na Ren przy śluzie kanału Marna-Ren, obliczone na przeładunek żelaza.

ANGLJA.

Dochody angielskich tow. żeglugi zwiększają się. Jedno z największych angielskich towarzystw żeglugowych, Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. wykazało 873,969 f. st. czystego zysku na 271,124 f. st. w r. poprzednim. Rozdzielono zwykłą dywidendę na akcje uprzywilejowane i prócz tego 10 proc. na wystawione udziały (w roku 1924 — 12 proc). Sprawozdanie dyrekcji stwierdza, że dywidendę zniżono wskutek ogólnego niekorzystnego położenia gospodarczego, niepokojów w Chinach, trudności pracy i dla względów ostrożności.

WŁOCHY.

Zakaz procederu pośredniczenia przy werbunku marynarzy handlowych we Włoszech. Rozporządzeniem rządu włoskiego z dnia 24. 5. 1925 zakazany jest proceder prywatnego pośrednictwa przy najmie załóg.

Werbunek odbywa się wyłącznie na mocy wykazów zapotrzebowania pracy, prowadzonych przez miasta portowe. Naruszenie tych przepisów pociąga za sobą karę pieniężną do 1000 lir. Przepisy są wydane w myśl ratyfikowanych uchwał międzynarodowej konferencji pracy w Genui o pośrednictwie pracy dla marynarzy.

Szybkość i sposoby ładowania okrętów.

W miarę rozwoju techniki, powstały nowe sposoby ładowania okrętów, które w pewnych wypadkach zdumiewają nas wprost niewiarogodną użyteczną wielkością. Np., załadowanie zboża na okręt i odwrotnie, odbywające się przed kilkudziesięciu laty za pomocą przenoszenia pojedyńczych worków na karkach robotników portowych, dziennie nie przewyższało 500—600 ton, dziś wykonuje się przez kilka elewatorów zbożowych jednocześnie do 1000 ton na godzinę na jeden statek morski. Wyładowuje się jednocześnie zboże do 5-ciu, 10-ciu wagonów, przyczem, dla napełnienia wagonu wymaga się 5 do10 minut. Największych wymiarów berlinki dróg wodnych wewnetrznych napełnia się zbożem w ciągu jednej godziny.

W porcie Duluta (na Wielkich Jeziorach) istnieje specjalna przystań dla ładowania rudy żelaznej na statki. Nasypanie 1000 ton rudy do ładowni okrętowej zabiera 25 minut czasu.

Dla ładowania innych ładunków używa się w Stanach Zjednoczonych dźwigów chwytających jednorazowo po kilkadziesiąt ton ładunku, przyczem wagę ładunku odmierza się automatycznie.

Na Tamizie dla dostarczenia węgla do fabryki elektrycznej w Hammer-

smit, odległej o 600 yardów od przystani, stosuje się metoda hydrauliczna: Węgiel wraz z wodą pędzi się po rurociągach do cystern, w których przechowuje się, woda zaś ścieka.

M. K.

Żegluga wewnętrzna.

Pochód lodów na Wiśle. Fala wysokiego ciśnienia która ponownie objęła całą Europę, wywołała silne mrozy. W obecnej chwili odbywa się pochód lodów cała szerokością Wisły i tworzenie się zatorów jest bliskie, tylko wysoki stan wody opóźnia stanięcie rzeki. Bug pod Wyszkowem i Narew pod Pułtuskiem już stanęły.



Nasz wywóz morzem.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (1—10 stycznia).

1 stycznia: szw. par. Macedonia 1207 do Sztokholmu (D — S).

2 stycz.: duń. par. London 730 do Rönne (Wolff).

3 stycz.: szw. par. Elfi 826 do Gotenburgu (B i S), niem. par. Käthe 906 do Kopenhagi (B i S).

4 stycz.: łot. par. Baltawo 1712 do Rygi (Lcz).

5 stycz.: niem. par. Fritz Hugo Stinnes V 2286 do Genui (Art), szw. par. Swerker 239 do Gotenburgu (Rhd), duń. par. Irene Marie 1116 do Rouen (B i S).

6 stycz.: niem. par. Otto Fischer 338 do Kjöge (D — S), gd. hol. Ernst z licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 596 do Nakskov (B i S).

7 stycz.: niem. par. Alt-Heidelberg 671 do Aabenrade (B i S), szw. parowiec Edward 717 do Norrkjöpingu (B i S).

8 styczn.: łot. par. Kurland 427 do Kłajpedy (Bg), duń. par. Eleonore Maersk 1189 do Gefle (B i S), duń. par. Aalsund 947 do Sztokholmu (Bg).

9 stycz.: duń. par. Danery 938 do Kopenhagi (B i S).

10 stycz.: niem. par. Edmund Hugo Stinnes IV 1256 do Kopenhagi (Art.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 35,000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (1—10 stycznia).

1 stycz.: gd. par. Oberpräsident Dellbrück 620 do Antwerpji z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Hernia 332 do Goole (D — S), niem. par. Alfred 859 do Newcastle (B i S).

2 stycz.: niem. par. Elbing III. 186 do Dordrechtu z podkładami (Pwe), szw. par. Marianne 672 do Manchesteru (Bg), ang. par. Paddington 2,550 do Bristolu z drz. i cukrem, fr. par. Candebec 796 do Rouen z drz. i tow. (Worms), niem. par. Cleopatra 698 do Gandawy (D — S).

4 stycz.: gd. par. Hammonia 658 do Brahe z podkładami (B i S), niem. par. Ursula 561 do Szczecina (Pwe).

5 stycz.: ang. par. Coralstone 790 do Southampton z podkładami (Bg), pol. par. Wawel 926 do Oslo z drz. i tow. (Bg).

6 stycz.: niem. par. Diana 657 do Kjöge (D — S), par. Jonsborg 1177 do Kardyfu (Bg).

7 stycz.: norw. par. Asslag 569 do Hull z drz. i zbożem (Bg), gd. par. Pregel 196 do Hamburga z tow. i drz. (B i S).

8 stycz.: szw. par. Bojan 609 do Antwerpji z zbożem i drz. (Bg), niem. par. Heinrich Steenbock 166 do Aarhus z drz. i zbożem (Bg), niem. par. Lassnitz 334 do Horsensu (D — S).

9 stycz.: niem. hol. Schulau z licht. Saale 639 i Neuenfelde 616 do Amsterdamu (D — S), ang. par. Dewstone 793 do Londynu z drz. i zbożem, gd. par. Etzel 593 do Liverpoolu z zbożem i drz. (B i S), norw. par. Hansi 571 do Hull (Bg), niem. mot. H. Boonekamp 582 do Hull z podkładami (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 39,800 m ³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (1—10 stycznia).

1 stycznia: duń. par. Tarnholm 839 do Liverpoolu z zb. i tow. (Rhd), islandzki par. Nanni 175 do Kopenhagi (Gw).

2 stycz.: duń. mot. Polonia 267 do Kopenhagi z tow. i zb. (Bg), łot. par. Windau 281 do Flensburga z tatarka (Rhd), niem. par. Orla 628 do Kopenhagi z zb. i cukrem (Rhd). hld. par. Euterpe 543 do Amsterdamu (Pwe).

3 stycz.: niem. par. Aax 500 do Corku (Wolff), niem. par. Angeln 320 do Wiborgu (Wolff), niem. par. Victor 469 do Antwerpii z tow. i zb. (B i S).

4 stycz.: niem. par. Greta 378 do Królewca i Kotki z żytem (Wolff), ang. par. Majorka 589 do Leith z zb. i tow. (Rhd), niem. par. Oceana 716 do Helsingforsu z zb. i tow. (Rhd), niem. par. Moskau 365 do Helsingforsu (Pwe), szw. par. Kamma 437 do Helsingforsu (Pwe).

5 stycz.: niem. par. Hermann Otto Ippen 14 (232) do Korsör z żytem (Scharenberg), niem. par. Neptun 633 do Leith z zb. i tow. (Shaw. Lovell), niem. par. Normal 182 do Nykjöpingu z żytem (B i S).

6 stycz.: niem. par. Prutan 120 do Rewla (Nordd. Lloyd), niem. par. Rahm 185 do Horsensu (D — S), niem. par. Cereal 310 do Rotterdamu z zb. i tow. (Rhd).

7 stycz.: norw. par. Asslag 569 do Hull z drz. i zb. (Bg), niem. par. Karla 208 do Newcastle z owsem (Rhd).

8 stycz.: szw. par. Bojan 609 do Antwerpii z zb. i drz. (Bg), duń. par. Farö 277 do Aarhus (B i S), niem. par. H. Steenbock 166 do Aarhus z drz. i zb. (Bg).

9 stycz.: gd. par. Marie Siedler 221 do Antwerpii z owsem (Rhd), ang. par. Dewstone 793 do Londynu z drz. i zb., gd. par. Etzel 593 do Liverpoolu z zb. i drz. (B i S), fsk. par. Alexa 371 do Wiborgu (Gw), duń. par. Philipp 158 do Aarhus (Gw), niem. par. Franz Fischer 349 do Waterportu (B i S).

10 stycz.: norw. par. Fern 440 do Dublina (Wolff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 18,700 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański (1—9 stycznia).

2 stycz. niem. par. cysternowy Mascenommo 2637 do Baltimore z melasa (B i S), niem. par. Freya 826 do Rotterdamu (D — S), ang. par. Paddington 2550 do Bristolu z drz. i cukrem, niem. par. Orla 628 do Kopenhagi z zb. i cukrem (Rhd).

3 stycz.: wł. par. Alcantara 1002 do Londynu (Rhd).

9 stycz.: niem. par. Erda 1671 do Rotterdamu (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 15,600 ton cukru i melasy.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (24—31 grudnia.)

7 stycznia: hld. par. cysternowy Sultan van Lankat 2264 do Grangemouth z gazoliną (D — S).

Statek powyższy wywiózł 4,300 ton gazoliny.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
1. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	2. 3.	Lituania	Baltic-America-Line
22. 3.	„	„	23. 3.	Estonia	„
11. 1.	„ Londynu	„ Londynu	15. 1.	Smolensk	Ellerman i Wilson
18. 1.	„ Hull	„ Hull	22. 1.	Kowno	Lines Agency Coy Ltd.
25. 1.	„ Londynu	„ Londynu	29. 1.	Smolensk	„
16. 1.	„ Lipawy	„	16. 1.	Baltriger	United Balt. Corp.
19. 1.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	20. 1.	Baltara	„
23. 1.	„ Lipawy	„ Londynu	23. 1.	„	„
26. 1.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 1.	Baltriger	„
30. 1.	„ Lipawy	„ Londynu	30. 1.	„	„

Wodostany Wisły.

Styczeń Daty:	8	9	10	11	12	13	14
Kraków	—156	—161	—180	—187	—196	—	—
Zawichost	210	210	203	195	162	145	—
Warszawa	278	258	241	232	225	192	182
Płock	268	256	241	224	218	197	218
Toruń	392	366	349	326	294	259	187
Fordon	389	364	347	329	305	270	236
Tczew	441	426	388	376	358	346	298
Ujście (Schiewenhorst)	260	270	259	248	246	248	236

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.